



TITLE:

京大上海センターニュースレター 第37号

AUTHOR(S):

京都大学経済学研究科上海センター

CITATION:

京都大学経済学研究科上海センター. 京大上海センターニュースレター 第37号. 京大上海センターニュースレター 2004, 37

ISSUE DATE:

2004-12-27

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/26354>

RIGHT:

京大上海センターニュースレター

第 37 号 2004 年 12 月 27 日

京都大学経済学研究科上海センター

目次

○上海センター講演会のご案内

○中国オートバイ産業の競争環境と企業間分業関係の変化

+++++

上海センター講演会のご案内

日時 2005 年 1 月 24 日（月） 14:00～16:00

場所 京都大学百周年時計台記念館 2 階国際交流ホール

演題 「最近の中国事情と今後の日・米・中関係における日本の積極的役割について」

講師 日中経済貿易センター名誉会長 木村一三氏

木村氏は、1954 年に故高碕達之助氏の紹介で日中貿易に参画され、日中国交正常化にも民間人として尽力されました。日中交流の最古参として故周恩来首相から胡錦濤総書記にいたるまで、中国側有力者と親密な友人関係をもたれています。奮ってご参加ください。

参加を希望される方は、北野(kitano@econ.kyoto-u.ac.jp FAX:075-753-3492)までご一報ください。

中国オートバイ産業の競争環境と企業間分業関係の変化

アジア経済研究所研究員 大原盛樹

1990 年代末から現在までの中国オートバイ産業の競争のあり方の変化とその背景を、製品開発を巡る企業間分業関係のあり方に注目し、嘉陵工業集团公司（集団）（以下、嘉陵）、中国輕騎集団（以下、輕騎）、宗申摩托車集団（以下、宗申）の 3 社と各社の重要サプライヤー 20 数社でのヒアリングに基づき、実証的に検討した。

1990 年代後半の企業間分業関係は、規律のない「孤立発展型」分業システムと名付けることができる。製品開発については各社とも「マイナーチェンジ型開発」、即ち「基本モデル」の業界全体での共有と改造に明け暮れており、それを遂行する企業間分業関係は、分散した取引先、リスク転嫁行為（開発リスクのサプライヤー負担、代金未払い等）の横行、情報共有の不足、共同での能力形成努力の欠如等の特色を伴っていた。日本でリスクを共同で負担しながら共通目標を達成するため能力を向上させようとする「共同発展型」分業システムが形成されているのとは異なるものであった。

一方、1990 年代末からメーカー、サプライヤーとも製品開発体制が改善され、同時に、

取引関係には規律が回復し、協調的な行動が多々見られるようになった。メーカーの製品開発体制を見ると、「マイナーチェンジ型開発」が急増しているが、全体的にコストとリードタイムは減少している。設備、人材の強化、組織改善（部門間協調、開発部門の改革）、サプライヤーの開発能力活用の増加がそれを支えている。サプライヤーの製品開発体制を見ても、リードタイム、コストとも低下し、開発の失敗率は減少している。いわゆる「承認図」取引が増えるなど開発の内容も高度化している。企業間分業については、メーカーは取引を有力サプライヤーへ集中させ、開発リスクの共同分担化が顕著で、あからさまなリスク転嫁は減少している。取引に規律が回復していると見るべきである。一方、情報共有とコミュニケーションは未だ本格化しておらず、メーカーはサプライヤーの技術については全体的に未把握のままである。メーカーからサプライヤーへの支援も乏しい。その点で、基本的に共同努力よりも個別企業の機会主義が優先する「孤立発展型」システムの本質は変わらない。しかし、双方の開発能力が向上し、取引に規律が回復することでより効率的な開発が行われているという意味で、中国のオートバイ産業の分業組織は環境変化と個々の企業の能力蓄積に応じて進化していると言うべきである。

この背景にある重要な要因は、市場の変化である。品質向上と素早い製品開発が求められていること、政府規制の厳格化、流通インフラの改善等の競争環境の変化、高度化が見られる。

（本稿は11月14日に開催された上海センター「自動車シンポジウム」でのご講演をまとめたものです。）